

Der Reichsmarschall, der kürzlich zu wichtigen Besprechungen in Italien weilte, bei der Besichtigung einer Flakartilleriestellung auf Sizilien
PK-Aufn. Kriegsberichter Eitel Lange

ZUM
JAHRESTAG DER LUFTWAFFE

am 1. März 1942

Ich glaube an die sieghafte Kraft unserer Jugend. Ich glaube an die Unüberwindlichkeit der deutschen Luftwaffe

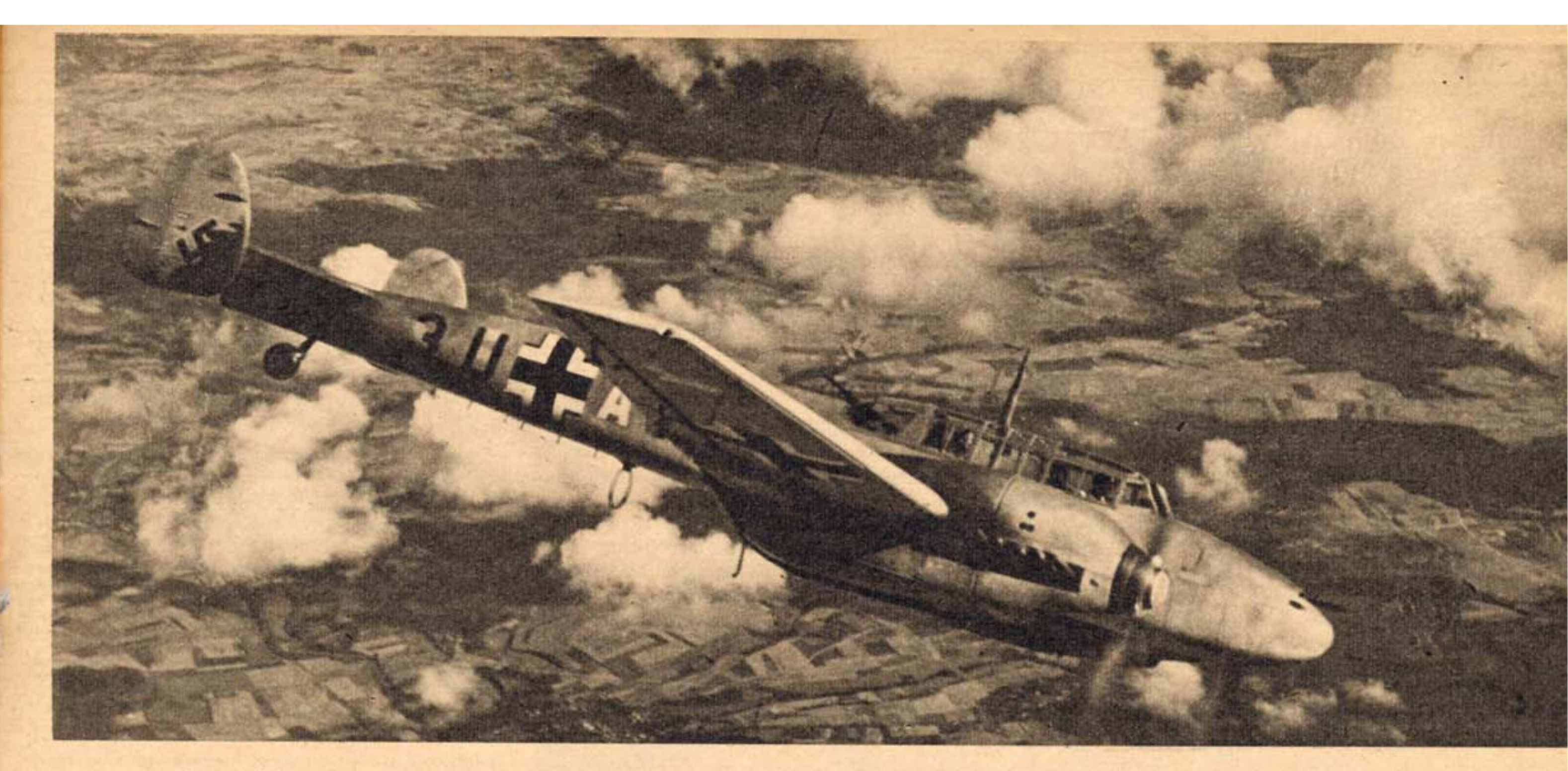
❦

Möge das deutsche Volk stets stolz auf seine Luftwaffe sein, und möge dieses deutsche Volk seine besten Söhne dieser Luftwaffe anvertrauen, weil in ihr höchster Ruhm winkt. Ein kühner Geist ist die Grundhaltung. Einsatz und Opferbereitschaft über alles hinweg bis zum letzten sind Selbstverständlichkeit

❦

Noch so gutes Material, noch so hervorragende Flugzeuge sind wertlos, wenn sie nicht von Männern von unerschrockenem Herzen und fester Hand bedient werden. Das gilt besonders für die Luftwaffe. Keine Waffe braucht Kühnheit, Begeisterungsfähigkeit und Stärke des Charakters notwendiger als die unsere. Sie erfordert ganze Kerle

Hermann Göring



ANGRIFFSGEIST UND ABWEHRKAMPF

Von GENERALFELDMARSCHALL ERHARD MILCH

Staatssekretär der Luftfahrt und Generalinspekteur der Luftwaffe



Was seit dem ersten Waffengang dieses Krieges, der als ein Kampf um die Sicherung und freie Entfaltung des deutschen Volkstums begann und der inzwischen zum Freiheitskampf Europas wurde, die feindliche Welt immer wieder mit Erstaunen und Schrecken, uns Deutsche aber mit Stolz und Bewunderung erfüllt hat — das war der gewaltige Sturmschritt der deutschen Armeen, der jeden Feind, gegen den er anging, mit fast unvorstellbarer Wucht und Schnelle zu Boden trat und vernichtete; das war der unvergleichliche Angriffsgeist des deutschen Soldaten. Nicht einer bestimmten Waffengattung war er zu eigen, nicht einer Garde, einer Elitetruppe oder einem Offizierkorps, das sich in Ruhmsucht und Ehrgeiz verzehrte, sondern es war der Geist jedes einzelnen kämpfenden Soldaten, gleichviel, ob er zu Lande, auf dem Wasser oder in der Luft seinen Einsatz fand. Es war der Geist des deutschen Volksheeres, der Geist der neuen deutschen Wehrmacht. Es war in ganz besonderem Sinne der Geist der deutschen Luftwaffe.

Kann eine politische Führung, die sich durch die Kriegslüsternheit ihrer Gegner unausweichlich gezwungen sieht, ihre Armeen marschieren zu lassen, von vornherein und auf jeden Fall mit diesem Angriffsgeist rechnen? Kann sie ihn gleichsam als feststehendes Aktivum in ihre Kriegsbilanz einreihen? Gewiß wird jede Führung davon überzeugt sein, daß der Mut als das wesentlichste Element des Angriffsgeistes ihre eigene Truppe nicht weniger ziert als die des Feindes. Sie wird sich zu dieser Überzeugung um so berechtiger fühlen, je ruhmreicher die kriegerische Tradition ist, auf die diese Truppe zurückblicken kann. Unsere Gegner vom September 1939, insbesondere Engländer und Franzosen — hatten sie nicht im Verlauf ihrer Geschichte viele und glorreiche Siege zu verzeichnen, von denen ihr Nationalstolz sich nährte? Der Elan des französischen Soldaten war sprichwörtlich. England und Frankreich waren aus dem ersten gegen Deutschland geführten Weltkrieg als vermeintliche Sieger hervorgegangen, Polens Traum vom selbständigen Staat war verwirklicht worden. Von den Quellen ihrer Tradition gespeist, hätten der Mut und Angriffsgeist ihrer Armeen diese zu neuen kühnen Siegestaten hinreißen können. Aber das Gegenteil trat ein. In achtzehn Tagen erlag Polen. Das britische Expeditionskorps verließ nach wenigen Wochen des Kampfes in schimpflicher Flucht das Festland; von seinem Angriffsgeist war am wenigsten zu spüren gewesen. Und Frankreich streckte nach sechswöchiger verzweifelter Abwehr die Waffen. Es hatte seinen Elan in der Maginotlinie begraben. Es wurde durch den Angriffsgeist des deutschen Soldaten seelisch erschüttert und gelähmt. Aus der Tradition allein heraus also ist, wie diese Beispiele zeigen, mit dem Wirksamwerden des Angriffsgeistes nicht zu rechnen. Die Tradition ist nicht die alleinige Voraussetzung für den Schritt: vom Geist zur Tat. Es muß noch etwas anderes hinzukommen.

Auch die deutsche Wehrmacht hat eine an Siegen und Höhepunkten überaus reiche Tradition. Ihr Angriffsgeist wurde auch im Weltkrieg niemals durch feindliche Einwirkung gebrochen. Aber der nach so heldenmütigem vieljährigem Ringen und unter so tragischen Umständen verlorene Krieg der Väter hätte in der jungen Generation vielleicht doch hemmende, den Angriffsgeist herabmindernde Erscheinungen zeitigen, hätte als dumpfe Depression in den Seelen lagern können. Dies wäre um so weniger verwunderlich gewesen, als über ein Jahrzehnt lang eine verblendete pazifistische deutsche Regierung unter dem Motto „Nie wieder Krieg!" dem in einer gesunden Jugend stets im Unterbewußtsein vorhandenen Angriffsgeist bewußt mit allen Mitteln entgegengearbeitet hatte. Mit dem zersetzenden Gift solcher Erscheinungen hatten unsere Gegner gerechnet.

Wie ist es zu erklären, daß diese junge deutsche Generation und nicht minder auch die noch kampffähig aus dem verlorenen Kriege übriggebliebene alte Mannschaft fähig war, einen so unbändigen, einzigartigen Angriffsgeist zu entwickeln? Auf unsere Gegner wirkte er wie ein Wunder. Dieses Wunder vollbrachte, von einem einzigen Manne geschürt und geführt, die nationalsozialistische Revolution. Durch eine nur wenige Jahre währende, aber mit eiserner Folgerichtigkeit durchgeführte Erziehungsarbeit wurde dieses Wunder verwirklicht. Die überzeugende und mitreißende Führerpersönlichkeit Adolf Hitlers und sein unerschütterlicher Glaube an die Gerechtigkeit des Schicksals zwangen ein ganzes Volk in ihren Bann. Ein neues Ethos aber, das die der Volksgemeinschaft dienende, rassisch bedingte kämpferische Persönlichkeit als Ideal aufrichtete, dem die Forderung des bedingungslosesten Einsatz- und Opferwillens für das Volksganze entsprang, brachte schlummernde Kräfte zu ungestümer Entfaltung und wurde zur treibenden und gestaltenden Kraft. Das Wissen, worum es geht, was in diesem Kriege für das Volksganze auf

dem Spiele steht und welche große europäische Aufgabe für das deutsche Volk aus ihm hervorwächst, dieses Wissen ist durch eine unermüdliche, volkstümliche Aufklärungsarbeit jedem einzelnen in Fleisch und Blut übergegangen. Damit ist der einzelne zum bewußten Träger deutschen Schicksals geworden. Sein natürlicher Mut ist gesteigert durch sein Verantwortungsbewußtsein. Sein Angriffsgeist paart sich mit dem eigenen Gestaltungswillen, der aus seiner arteigenen Verbundenheit heraus zwangsläufig dem Gemeinschaftswillen entspricht.

Dieser gewaltige innere Umschmelzungsprozeß ist der Einsicht unserer Gegner entgangen. Sie wollten und wollen ihn nicht wahrhaben. Und sie hoffen auch heute noch, daß er sich als oberflächlich und zersetzlich erweist. Den deutschen Angriffsgeist allerdings können sie nicht mehr wegleugnen. Dazu hat er zu große, zu sichtbare, schon Geschichte gewordene Taten gezeugt.

Daß dieser Angriffsgeist in ganz besonderem Sinne der Geist der deutschen Luftwaffe ist, das hat seinen Grund nicht zuletzt darin, daß die neue deutsche Luftwaffe ihr Werden und Wachsen der nationalsozialistischen Revolution dankt und den ersten Paladin des Führers, Reichsmarschall Hermann Göring, zum Schöpfer hat. Sie ist also ganz aus dem Geiste und im Geiste des nationalsozialistischen Staates groß geworden. Ihr Nachwuchs ist größtenteils aus der Könnens- und Charakterschule des Nationalsozialistischen Fliegerkorps hervorgegangen und reift bereits aus den Fliegerscharen der Hitler-Jugend heran. Es ist bei dieser Waffe um so mehr der Geist jedes einzelnen, als der Erfolg des Einsatzes stets nur von einer kleinen, auf sich allein angewiesenen Gemeinschaft von Soldaten oder, wie bei den Jägern, tatsächlich von einem einzigen abhängt. Zu welchen großartigen Leistungen der Angriffsgeist der neuen deutschen Luftwaffe geführt hat, dafür sprechen die Namen unserer jungen Lufthelden, dafür legen ein äußeres Zeugnis ab die zahlreichen Verleihungen des Ritterkreuzes an Offiziere und Mannschaften, und viele Ritterkreuzträger der Luftwaffe schmückt bereits das Eichenlaub. Zwei Offiziere der deutschen Luftwaffe, die Obersten Mölders und Galland, sind bisher die einzigen Offiziere der deutschen Wehrmacht, denen das Eichenlaub mit Schwertern und Brillanten verliehen wurde.

Aber nicht etwa nur in den Taten derer, die der Wehrmachtbericht nennt, kommt der Angriffsgeist der Luftwaffe zum Ausdruck. Nicht weniger zeigt er sich im täglichen Einsatz der Tausende von ungenannten Besatzungen, die nichts weiter als ihre Pflicht tun; zeigt er sich in der hohen Zahl der Feindflüge, die durch die immer häufiger werdende Verleihung der goldenen Frontflugspange auch nach außen hin sichtbar wird. Auch in vielen kleinen Einzelzügen kommt dieser unverwüstliche Angriffsgeist immer wieder zum Durchbruch: Wenn im polnischen Feldzug, nachdem die feindliche Luftwaffe in wenigen Tagen niedergekämpft worden war, die sozusagen beschäftigungslos gewordenen Jäger- und Zerstörerbesatzungen sich freiwillig zum Einsatz meldeten und mit ihren Bordwaffen die Vernichtung des für den Nachschub oder Abtransport wichtigen Eisenbahnmaterials, das „Picken von Lokomotiven", zur Meisterschaft entwickelten; wenn „auf freier Jagd" befindliche Besatzungen auf eigene Faust in den Erdkampf eingriffen und der hart kämpfenden Infanterie Erleichterung verschafften oder zum Durchbruch verhalfen; wenn ein Bordschütze, der einem für besondere Aufgaben eingesetzten Offizier seinen Platz im Flugzeug überlassen muß, bedauernd bemerkt: „Herr Hauptmann nehmen mir heute meinen fünfundzwanzigsten Feindflug weg", so liegt allen diesen Tatsachen der gleiche, selbstverständlich gewordene Angriffsgeist zugrunde. Er ist, nur in anderer Form, ebenso die Triebfeder für die rastlose, pflichtgetreue Arbeit der Männer des Bodenpersonals, das die Flugzeuge zum Angriff startklar macht und in höchster Spannung auf die Rückkehr „ihrer" Besatzungen und den Erfolgsbericht wartet. Er ist nicht weniger lebendig in den Verbänden der Luftwaffe, die nicht unmittelbar dem fliegerischen Einsatz dienen. Der Ruf „Flakartillerie vor!" beweist am besten, welche Bedeutung im Angriff diese Waffe gewonnen hat, die ursprünglich allein für die Abwehr feindlicher Flugzeuge bestimmt war. Die geborstenen Bunker der Maginot-, Metaxas- und Stalinlinie sind stumme Zeugen dafür.

Ihre ganze Hoffnung setzten unsere Gegner darauf, daß dieser deutsche Angriffsgeist dennoch einmal gebrochen werden könnte. Sie hatten gehofft, daß er in der unwegsamen Eis- und Schneelandschaft Norwegens, am Durst und an der Hitze der afrikanischen Wüste, an den für unüberwindlich gehaltenen Festungswerken Frankreichs, an den natürlichen Berghindernissen Serbiens und Griechenlands zuschanden werden würde. Sie sahen sich in all ihren Hoffnungen getäuscht.

Nun haben unsere Feinde die letzte Karte ihrer Hoffnung auf den russischen Winter gesetzt. Zu verlockend lag hierfür die historische Parallele vom Untergang der napoleonischen Armeen bereit. Würden die Deutschen erst einmal zum Abwehrkampf gezwungen werden können, dann würde es mit ihrem Angriffsgeist bald aus sein, so spekulierten sie. Dann würde es sich zeigen, daß dieser Angriffsgeist nur ein an schnellen Siegen genährtes Strohfeuer war. Dann würde sein letzter Funke bald erloschen sein. Was sie aber statt dessen erleben, und was wir selber jeden Tag aufs neue mit Dankbarkeit und Bewunderung feststellen können, das ist das Gegenteil. Gerade in den schweren winterlichen Abwehrschlachten, in denen unsere Armeen in der Sowjetunion stehen und in denen große Kälte, Eis und Schnee schon grimmige Feinde genug sind, bewährt sich der deutsche Angriffsgeist erst in seiner ganzen heldenhaften Größe. Fast täglich meldet der Wehrmachtbericht, daß trotz bitterster Kälte und trotz meterhohen Schnees vorübergehend geräumte Ortschaften durch den ungebrochenen Angriffsgeist unserer Truppen wiedergenommen und Gelände, das durch feindlichen Masseneinsatz unter schwersten Verlusten errungen worden war, wieder zurückerobert werden konnte. Auch den Angriffsgeist unserer Luftwaffe hat der in diesem Kriege bisher ungewohnte Abwehrkampf nicht brechen oder auch nur abschwächen können. Mit welchen Schwierigkeiten ist bei der eisigen Kälte die Wartung der Maschinen und jeder einzelne Flug verknüpft — aber, was die Stunde fordert, wird geleistet.

Erst hier, da der Krieg seine ganze Härte offenbart, hat auch der Angriffsgeist der deutschen Flieger seine höchste Bewährung gefunden. Kein höheres Lob konnte der Führer der deutschen Luftwaffe spenden, als wenn er in der letzten Reichstagsrede von ihr sagte: „Ihr Ruhm ist ein unvergänglicher!"



Zum Bild links: Blick durch die Kanzel eines deutschen Kampfflugzeugs auf einen feindlichen Frachter, der eben durch Bombenvolltreffer vernichtet und vom britischen Geleitschutz im sinkenden Zustand zurückgelassen wurde

PK Aufn. Kriegsberichter Lanzinger (Sch), Perchermeier (PBZ), Sperling



Der erste Flugzeugführer und Kommandant

Unten: **Der Heckschütze** Rechts: **Der Bordschütze**





PK Bildbericht Kriegsberichter Sperling (1. Atl. 1)

Bordkameraden

Der Geist der Kameradschaft hat die junge deutsche Luftwaffe groß und unschlagbar gemacht. Seine Bewährung zeigt sich vor allem auf jedem Feindflug, denn dann weiß jeder Mann der Besatzung, daß er nichts ist ohne den anderen, ganz gleich, ob dieser nun am Steuerknüppel sitzt, ob er das Funkgerät betreut oder die Bordwaffe bedient. Das Bewußtsein, daß sie auf Gedeih und Verderb miteinander verbunden sind, schweißt die Bordkameraden zu einer stählernen Kampfgemeinschaft zusammen



Der Bordfunker



Der Bordmechaniker



Der zweite Flugzeugführer

Feuer an Bord der „Anton"

Abenteuerliche Notlandung zwischen den Fronten



Die „Anton" war mitten im Zielanflug auf die Sowjetstellungen. Da trifft ein Geschoß der feindlichen Flakartillerie den Brennstofftank der He 111. Sekunden später schon hat das Kampfflugzeug Feuer gefangen, das immer gieriger weiterfrißt. Außer dem Bordmechaniker hat es noch keiner von der Besatzung gemerkt. Ruf vom Funker: „Volltreffer in sowjetischem Transportzug". Gott sei Dank, jetzt sind die Bomben raus! Dann meldet der Bordmechaniker dem Leutnant: „Feuer an Bord der ‚Anton'!" Rasend greift jetzt die feurige Lohe um sich, schon schlagen die Flammen über dem Rumpf zusammen. Große Gefahr! Wenn nu[illegible]r zweite Tank nicht explodiert und die ganze He 111 [illegible]s-einanderreißt. Mit eisernen Nerven bringt Leutnant H. die Maschine auf größere Höhe, bis auf 1000 m. So sehr werden der Funker und der Bordschütze von der Glut bedrängt, daß sie glauben, heißes Wasser liefe ihnen am Körper herunter. „Fertigmachen zum Aussteigen", befiehlt ruhig der Leutnant. Nur etwa 70 km sind es zur deutschen Front — er versucht noch sein Letztes. Mit der höchsten Tourenzahl stößt er aus der Höhe zum Tiefflug hinunter und hofft, mit dem verstärkten Fahrwind den fressenden Brand hinhalten zu können. Über den ersten bolschewistischen Stellungen jagt die in Feuer gehüllte He 111 wenige Meter über den Köpfen der Sowjets dahin, in deren Gesichtern sich Schrecken und Entsetzen malt

PK-Zeichnungen Kriegsberichter Ellgaard

Jetzt kann nur sofortige Landung Rettung bringen, denn die durch den Flaktreffer zerrissene rechte Tragfläche kann nicht mehr lange mitmachen. Da taucht wenige hundert Meter vor den Sowjetstellungen ein Maisfeld auf. Dort hinein! Bevor die Maschine den Boden erreicht, schlagen schon die Flammen in die Kanzel. Glutheiß fährt es dem Leutnant ins Gesicht. Der Beobachter beugt seinen Kopf auf die Knie, um dem beizenden Qualm zu entgehen, und der Flugzeugführer preßt den Kopf des Bordmechanikers mit der Rechten fest an sich, denn der hat durch die Flammen, die aus dem Laufgang herauszüngeln, am meisten auszuhalten



Es splittert und kracht. Zweimal dreht sich die Maschine um ihre eigene Achse, bis sie steht. Beobachter, Funker und Fliegerschütze sind schnell auf festem Boden. Aber Flugzeugführer und Bordmechaniker kämpfen noch um ihre Freiheit. Hemmungslos wütet das Feuer. Sekunden noch — und die He 111 wird in die Luft fliegen! Daran ist nicht zu zweifeln. In der Hast verhängt sich der Bordmechaniker mit dem Fallschirmgurt am Notauszug der Aussteigeklappe. Trotz verzweifelten Mühens kommt er nicht los. Der Leutnant sieht es, stemmt den Mann mit äußerster Kraftanstrengung hoch und

Mit gezogenen Pistolen laufen die fünf deutschen Kampfflieger um ihr Leben. Kaum liegen sie geschützt in einem Graben, 30 m von ihrer „Anton" entfernt, da geht die MG-Munition hoch, und die treue He 111 bildet eine riesige Feuerfontäne. Die vordersten Stellungen der Bolschewisten sind ganz in der Nähe, und die brennende Maschine hat den Feind schon alarmiert. Also äußerste Vorsicht! Der Leutnant teilt die Besatzung in zwei Gruppen, um das Gelände zu erkunden. So robben sie eine halbe Stunde mit schußbereiten Waffen. Da kommt von links plötzlich ein verhaltener Ruf: „Hallo, hallo, Kameradi, Kameradi!"

Eine Kriegslist? Die Deutschen verhalten sich still. Wieder ertönt der Ruf. Vor ihnen auf dem Hügel tauchen Stahlhelme auf. Aber es sind keine deutschen Stahlhelme. Freund oder Feind? Noch immer diese Ungewißheit. Da ertönt von rechts ganz nahe von ihnen abermals der Ruf: „Hallo, hallo, Kameradi, Kameradi!" Und dann endlich: „Ecco, camerati italiani!" Augenblicke später stehen italienische Waffenbrüder vor den Deutschen und umarmen sie mit echt südländischem Temperament. Das Schicksal hatte die fünf deutschen Kampfflieger für ihr tapferes Durchhalten belohnt



Kampf

Bei unseren Fliegern in der Cyrenaika

Aufnahmen Roman Schlaus (Luftwaffe 4), PK Aufn. Kriegsb. Rechenberg (HH), Schönberg (Sch), Zwilling (HH), Luftwaffe

Nein, das ist kein Beduine mit der grünen Fahne Mohammeds, sondern ein deutscher Flieger von der Bodenmannschaft, der auf einem Feldflugplatz in der Cyrenaika Start- und Landezeichen gibt



Wenn Rommels harte Faust zuschlägt, ist auch die deutsche Luftwaffe in vorderster Front. Ein Kampfflugzeug Ju 88 hat Ansammlungen des Feindes in der unendlichen Weite der Wüste gestellt und zersprengt sie mit Bomben aller Kaliber

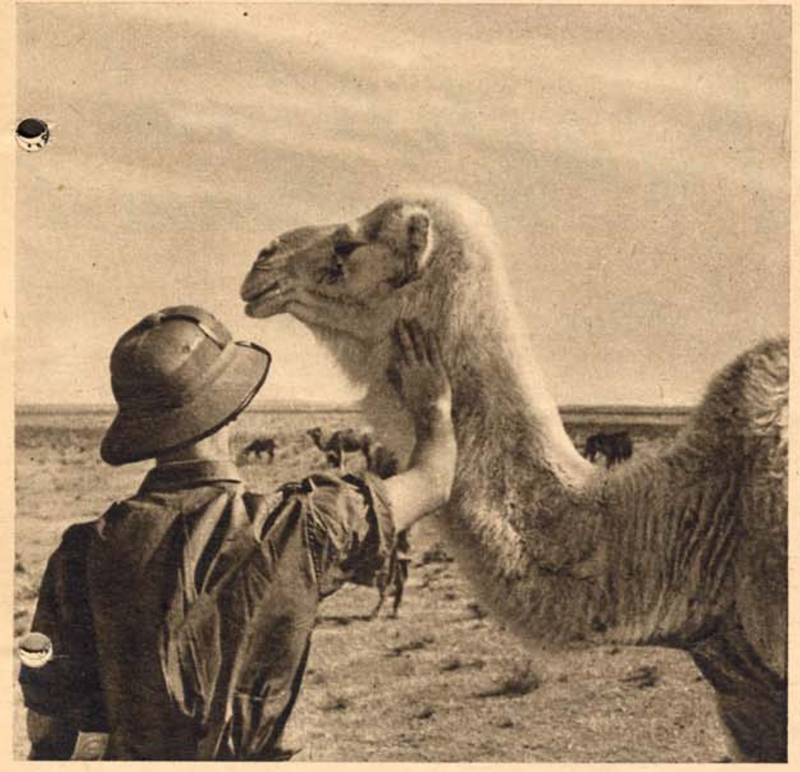
Unten: Während eine Kamelherde im gemächlichen Trab der nächsten Karawanserei zustrebt, prescht leichte Flakartillerie nach vorn, dem fliehenden Feinde nach. Ja, eher geht ein Kamel durch ein Nadelöhr, als daß es sich durch den Krieg aus der Ruhe bringen ließe

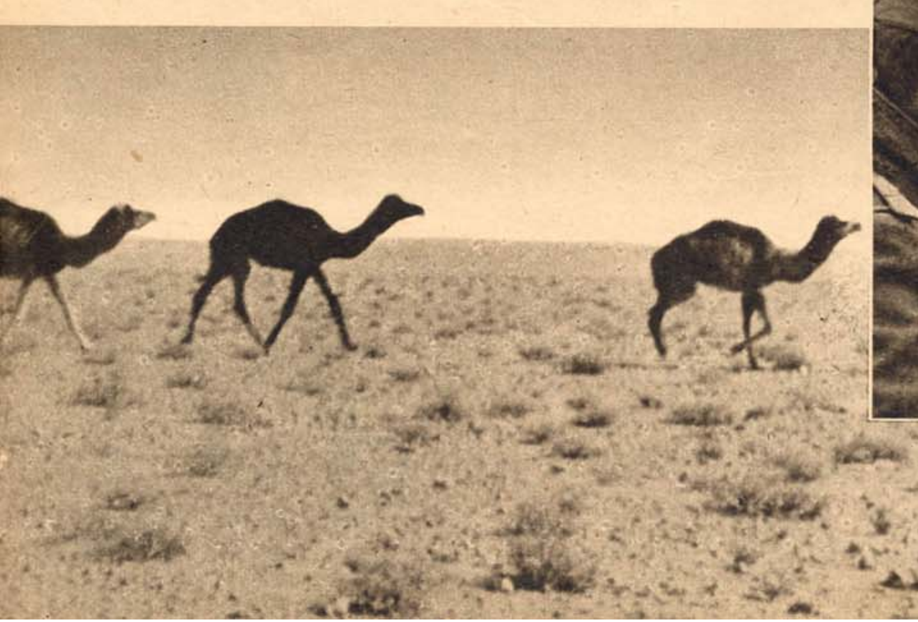


front Afrika

Die mit großem Aufwand und vielen Vorschußlorbeeren begonnene Offensive der Briten in Nordafrika ist im wahrsten Sinne des Wortes im Sande verlaufen. Dem neuen „Napoleon der Wüste" General Auchinleck, der sich schon in wenigen Wochen in Tripolis wähnte, ging es um keinen Deut besser als seinem Vorgänger Wavell: beide scheiterten an der Großen Syrte an der Feldherrnkunst des — wie die Briten meinten — „im Wüstenkrieg unerfahrenen" Generalobersten Rommel. Als dieser seine Zeit für gekommen hielt, fuhr er wie ein Blitz in die feindlichen Streitkräfte und jagte sie in wenigen Tagen um Hunderte von Kilometern zurück. Einen großen Anteil an diesem wirkungsvollen Gegenschlag hatte vor allem die verbündete deutsche und italienische Luftwaffe, die mit ihren pausenlosen Angriffen die Briten nicht zu Ruhe und Sammlung kommen ließ

Der Krieg in der Wüste hat mitunter einen leisen Schimmer von Karl May-Romantik. Hier hat ein Flieger Freundschaft mit einem Kamel geschlossen, das sich die Liebkosungen mit sichtbarem Behagen gefallen läßt. Selbst der Kriegslärm hat das geduldige „Schiff der Wüste" nicht zu verdrängen vermocht













Von oben nach unten: Männer vom Bodenpersonal werden in einer Ju 52 nach einem Platz in der Wüste befördert, der von ihnen behelfsmäßig als Rollfeld hergerichtet werden soll. — Ein provisorischer Brunnen spendet das kostbare Naß, mit dem besonders sparsam umgegangen werden muß. — Zeltleben in der Wüste. Während einer Kampfpause läßt man es sich in der erträglich warmen Wintersonne gemütlich sein. — Der Flugzeugführer einer Me 110 kehrte von einem Erkundungsflug zurück. An Hand von Karten wird nun gemeinsam mit Offizieren eines



Nicht Fallschirmjäger schweben hier in langsamen Pendelbewegungen zur Erde, sondern Versorgungsbehälter mit Proviant, Munition und Benzin für Fronteinheiten des Heeres. — Links: Nachdem das Heinkel-Flugzeug He 111 soeben seine wertvolle Last abgeworfen hat, braust es wieder zurück zu seinem Feldflugplatz, von dem aus die Versorgung der kämpfenden Truppe vorgenommen wird

Nachschub vom Himmel

In dem harten Ringen an der Ostfront führen oft kleine Verbände des deutschen Heeres auf weit vorgeschobenem Posten einen zähen und für den weiteren Verlauf der Operationen entscheidenden Abwehrkampf gegen die Sowjets, die ohne Rücksicht auf Opfer immer wieder gegen die deutschen Linien anstürmen. Der Nachschub von Proviant und Munition bereitet in diesen Fällen bei dem unwegsamen winterlichen Gelände nicht selten große Schwierigkeiten. Wo es notwendig wird, greift hier die deutsche Luftwaffe ein und führt ihren Kameraden vom Heer zur rechten Zeit aus der Luft den Nachschub zu: ein Zeichen für die tatkräftige Zusammenarbeit von Luftwaffe und Heer



Eine Ju 52 startet zu einem Transportflug an die Front. Starke Schneeverwehungen auf den Nachschubstraßen machen es bisweilen notwendig, die in vorderster Linie eingesetzten Kampfeinheiten vorübergehend auf dem Luftwege zu versorgen

PK Bildbericht
Kriegsberichter Maltry (Sch)

Rechts: Die Versorgungsbehälter mit den nachschleifenden Fallschirmen werden eingeholt. Um die langersehnte kostbare Fracht zu bergen, macht es den Infanteristen nichts aus

Die innere und die äussere Linie

Deutschlands günstige Luftposition

Von

Hauptmann Wilh. Rossbach

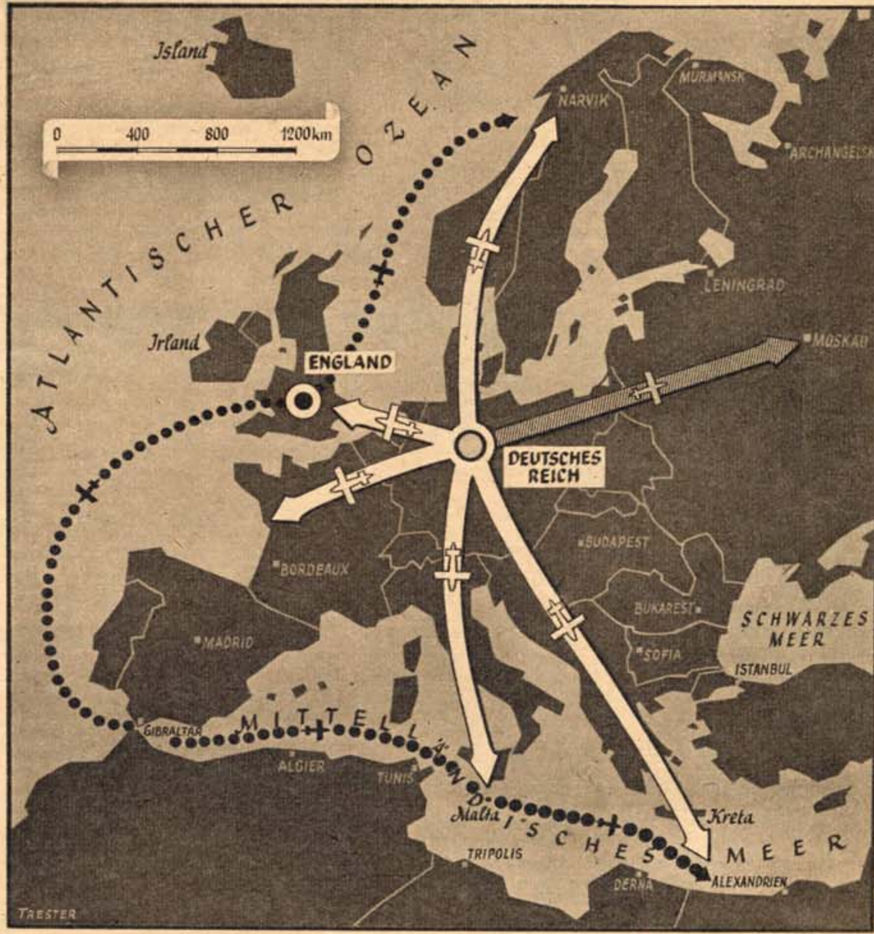
Die wirkungsvolle Unterstützung der erfolgreichen Operationen des Generalobersten Rommel in der Cyrenaika durch die deutsch-italienischen Luftstreitkräfte, die Unmöglichkeit der Briten, den noch vorhandenen, stark gefährdeten Luftbasen und Luftstützpunkten im Pazifik und in Vorderindien nennenswerte und ausreichende Hilfe zuteil werden zu lassen, weiterhin die in den Kreisen Großbritanniens und der USA wachsende Erkenntnis, daß an eine baldige Verstärkung der australischen Luftwaffe nicht gedacht werden kann und das nicht zuletzt auch die amerikanische Luftwaffe zur Zeit nicht in der Lage ist, die Luftüberlegenheit der Japaner im Pazifik aufzuholen oder gar auszugleichen, alle diese Tatsachen und Feststellungen lassen die günstige Luftposition der Achsenmächte auf fast allen Kriegsschauplätzen klarer und deutlicher als bisher hervortreten. Auch unsere Gegner müssen jetzt nach und nach, wenn auch zögernd und zurückhaltend noch, die ungünstige Situation ihrer Luftstreitkräfte und die großen, kaum zu überwindenden Schwierigkeiten gegenüber den auf der „inneren Linie" kämpfenden Luftwaffenverbänden Deutschlands, Italiens und Japans zugeben.

Bevor wir diese vorteilhafte Luftlage der Achsenmächte an Hand von Beispielen ...ern, erscheint es zweckmäßig, einmal kurz die Begriffe „innere" und „äußere" Linie zu definieren, die jetzt übrigens auch im Sprachschatz unserer Gegner Eingang gefunden haben. Auf der „inneren Linie" kämpfen heißt, den geographischen, strategischen und taktischen Vorteil des kurzen Weges zu haben. Dieser kurze Weg hat das Plus, den Schwerpunkt des Angriffs oder der Verteidigung mit ausreichenden Luftwaffenverbänden, mit Bodenorganisation, Flakschutz und Nachschub ohne schwierige Transporte — möglichst auf dem Luftwege — überall dorthin verlegen zu können, wo es die Lage erfordert. Vorteilhaft ist weiterhin, wenn ausgebaute Flugplätze, auch schwimmende Flugplätze (Flugzeugträger oder Flugzeugmutterschiffe) oder geeignetes Flugplatzgelände auf den Routen oder auf den Operationsbasen zur Verfügung stehen. Von nicht minderem Wert ist die Möglichkeit der Sicherstellung einer reibungslosen, gut eingespielten und geschützten Nachschuborganisation. Diese Voraussetzungen garantieren dann einen wirkungsvollen Einsatz der Verbände und damit eine erfolgreiche Unterstützung der auf dem Lande und auf dem Wasser kämpfenden Einheiten. Das wären die markantesten Kennzeichen der „inneren Linie" als Kampffront, aus denen sich im Gegensatz dazu die Nachteile der „äußeren Linie", also der auf längerem Wege kämpfenden Luftstreitkräfte, ohne weiteres ergeben. Unsere Gegner haben, wie aus den Reden und Kommentaren der Verantwortlichen hervorgeht, ohne Zweifel diese Engpässe ihrer Luftlage erkannt. Es ist interessant, wie sie darauf reagieren. Während der amerikanische Präsident Franklin Roosevelt diese höchst unangenehme Situation mit einem ungeheuerlich anmutenden Rüstungsprogramm — 19?3 will er bekanntlich die Achsenmächte u. a. mit 125 000 Flugz...en erschüttern — überbrücken und ausgleichen will, sind der englische Premier, sein Luftfahrtminister und die britischen Fachleute in dieser Frage bedeutend bescheidener und zurückhaltender. „Schiffe müssen wir haben", rief kürzlich der parlamentarische Unterstaatssekretär im Kriegsministerium, Lord Croft, aus, „oder kein Flugzeug kann unsere kämpfenden Truppen erreichen." Diese Erkenntnis kommt sehr spät.

Wie war's doch im Polenfeldzug? Die Briten hatten ihren Bundesgenossen fliegerische Unterstützung versprochen, und was geschah? Nichts! Nehmen wir an, sie hätten ihr Versprechen halten wollen, so steht fest, daß sie den Polen gar keine Hilfe bringen konnten, weil sie damals erstens über keine überzähligen Bomber verfügten, zweitens infolge der Entfernungen technisch sich außerstande sahen, in den Luftkampf einzugreifen, der ja andererseits durch das schnelle Zuschlagen der deutschen Luftwaffe, durch Vernichtung der polnischen Maschinen, durch Zerstörung der Flugplätze, der Bodenorganisation und nicht zuletzt durch die Ausschaltung der polnischen Luftkriegführung auch bereits nach wenigen Tagen beendet war.

Und wie ungünstig gestaltete sich dann die britische Luftlage im Norwegenfeldzug! Die englische Luftaufklärung erkannte weder die seit Beginn des Jahres 1940 auf den norddeutschen Flugplätzen und Absprunghäfen massierten deutschen Luftwaffenverbände, noch die in Stettin und anderen Ostseehäfen getroffenen Vorbereitungen der Marine und des Heeres. Die britische Luftwaffe sah fast tatenlos zu, als die deutschen Bomber- und Stukaverbände, Jäger und Aufklärer die Flugbasen in Dänemark und Norwegen besetzten und sich dort „häuslich" einrichteten. Fast alle ihre Angriffe in Süd- und Mitteleuropa wurden unter großen Verlusten abgeschlagen. Die deutschen Kriegsschiffe und Transporter erreichten fast unangefochten die gesteckten Ziele an der langen norwegischen Küste. Die deutsche Luftwaffe konnte den gewaltigen Aufmarsch der deutschen Wehrmacht im Norden erfolgreich beschützen, und schon nach wenigen Tagen des Feldzuges stand die Luftherrschaft der deutschen Luftwaffe in diesem Operationsraum bis hinauf zum hohen Norden fest. Die britische Luftposition war auch zu schwach, um später die Rückzüge der britischen Landungstruppen in Andalsnes, in Namsos, in Bodö und später in Narvik zu verhindern. Gerade der Kampf um Narvik ist der Beweis für den Nachteil, auf der „äußeren Linie" kämpfen zu müssen. Die britische Luftwaffe hatte bekanntlich den früheren norwegischen Flugplatz Bardufoß besetzt, hatte dort verschiedene Jägerstaffeln stationiert und besaß damit auch ohne Zweifel, gestützt noch auf verschiedene an der norwegischen Nordküste stationierte Flugzeugträger, vorübergehend die Luftüberlegenheit. Und warum konnte sie ihre Position nicht behaupten? Erstens weil die deutsche Luftwaffe Mittel und Wege fand, durch Errichtung einiger Zwischenlandeplätze den Einsatz von Stukas zu ermöglichen, zweitens, weil bedingt durch die geographische Lage, also infolge des weiten Weges, beim Gegner ernstliche Nachschubschwierigkeiten eintraten.

Es ist in diesem Zusammenhange nicht uninteressant, sich einmal kurz mit der Transport- und Nachschubfrage von Luftwaffenverbänden zu befassen. Man kommt dabei zu für viele Leser sicherlich überraschenden Ergebnissen: Für den



Der Vorteil der „inneren Linie" auf dem europäischen Kontinent

Die Skizze zeigt deutlich die Vorteile der auf der „inneren Linie" kämpfenden deutschen und italienischen Luftwaffe. Von einer Zentralstelle inmitten Europas aus kann ohne nennenswerte Schwierigkeiten auf dem kürzesten Wege — unter Benutzung ausgebauter Flughäfen — die Luftkriegführung schnellstens die Schwerpunkte je nach den Erfordernissen der geplanten Operationen verlagern, kann eingesetzte Kräfte verstärken und nicht zuletzt einen gesicherten Nachschub garantieren. Im Gegensatz dazu hatte und hat die britische Luftwaffe umfangreiche und gefährdete Wege (s. punktierte Linie) zu den einzelnen europäischen Kriegsschauplätzen zurückzulegen, um in die Brennpunkte der Kämpfe zu gelangen. Vor allem stößt, wie auch die Ereignisse beweisen, die Nachschubfrage auf große Schwierigkeiten. Der Pfeil nach Moskau ist schraffiert, da hier an der Ostfront für uns der Vorteil des kürzeren Weges nicht vorhanden ist. Hier bedingen die größere Beweglichkeit, die erhöhte Kampfkraft und die besseren Piloten und Maschinen die Überlegenheit der deutschen Luftwaffe

Transport von 100 Jägern oder Nahaufklärern, also von einmotorigen Flugzeugen, mit Zubehör, Werkzeugen, Ersatzteilen, Wartungspersonal usw. und 1000 Tonnen Brennstoff, die zunächst für einen zehntägigen Einsatz ausreichen, benötigt man, günstig gerechnet, 40000 BRT. Statt der 100 Jäger oder Aufklärer kann man bei gleichem Schiffsraum nur 50 Kampfflugzeuge transportieren, da man höhere Betriebsstoffmengen und zusätzlich mindestens 1000 Tonnen Bomben befördern muß. Damit aber nicht genug! Da der Betriebsstoff bzw. Bomben nur für 10 Tage ausreichen, müssen monatlich noch 3000 Tonnen nachgeschoben werden. Aber was sind in diesem Kriege schon 100 Flugzeuge, wenn man berücksichtigt, daß davon bekanntlich immer nur ein Drittel einsatzbereit ist!

Dieser kleine Ausflug in die Statistik zeigt wohl recht überzeugend die Nachteile der „äußeren Linie", auf der die Briten seit Ausbruch des Kriegs kämpfen müssen und welche die britische Luftwaffe auch im **Westfeldzug** nicht ausgleichen konnte. Die außerordentliche Beweglichkeit der deutschen Luftwaffe, die reibungslose vorbildliche Nachschuborganisation, die Vorteile der „inneren Linie" also, den Schwerpunkt des Kampfes ohne Schwierigkeiten und Reibungen auf dem kürzeren Wege in die Brennpunkte des Kriegsgeschehens zu verlagern, konnte der Gegner nicht aufholen. Auch im Westen kämpfte die bewegliche deutsche Luftwaffe auf der kürzeren Kampffront. Der britischen Luftwaffe gelang es trotz großen Einsatzes nicht, auch nur in einer Phase des Kampfes die Luftherrschaft zu erringen, die Zertrümmerung ihres Expeditionskorps abzuwenden und damit die später eingetretene Katastrophe zu verhindern.

Der Nachteil des längeren Weges machte sich auch im Verlaufe der sogenannten „**Non-stop-Offensive**" bemerkbar, die unter dem Einsatz starker Luftwaffenverbände im Juni 1941 eingeleitet wurde und die an der geschlossenen deutschen Abwehr kläglich zusammenbrach.

Auch hier zeigte sich deutlich die ungünstige britische Luftposition. In dieser großangekündigten Aktion gelang es der britischen Luftwaffe weder der deutschen Rüstungsindustrie nennenswerten Schaden zuzufügen, noch die Moral der deutschen Bevölkerung zu schwächen oder gar einen Abzug der deutschen Luftwaffenverbände nach dem Osten zu verhindern und damit die Front Stalins zu entlasten.

Auch die Luftlage Großbritanniens in der **Atlantikschlacht** ist nicht gerade günstig. Auch hier kämpfen die britischen Luftwaffenverbände auf der äußeren Linie. Der Schutz der Geleitzüge beansprucht infolge der Weite des Luftraumes und der veränderlichen Wetterverhältnisse den Einsatz von Hunderten und aber Hunderten von Kampfflugzeugen und Zerstörern, und zwar mit den besten und erfahrensten Besatzungen, über welche die britische Luftwaffe verfügt. Diese Sicherung der Transporte vor den deutschen U-Booten macht bei der schwierigen Navigation einen unverhältnismäßig hohen Einsatz notwendig und fordert einen unvorstellbar hohen Verschleiß an Mannschaft und Material, abgesehen davon, daß hier zahlreiche Verbände, die an anderen Kriegsschauplätzen dringend gebraucht werden, gebunden sind.

Die schwache Luftposition Großbritanniens machte sich ferner nicht minder deutlich im **Balkanfeldzug** bemerkbar. Ohne nennenswerte Schwierigkeiten konnte die deutsche Luftwaffenführung Verbände, Bodenorganisation, Nachschub usw. dank des kürzeren Weges überall dort einsetzen, wo es der Kriegsverlauf und die Lage erforderten. Dagegen litt Englands Luftwaffeneinsatz — ganz abgesehen von den ungenügenden Vorbereitungen — unter unüberwindlichen Nachschubschwierigkeiten; die wenigen Verbände mußten stark geschwächt den Rückzug nach Ägypten antreten. Auch Kreta räumten die englischen Piloten unter starken Verlusten und ließen ihre Expeditionstruppen ohne Luftwaffenunterstützung schmählich im Stich.

Der **Ostfeldzug** kann als Beweis nur insoweit herangezogen werden, als sich hier, obwohl sich jetzt die Sowjets geographisch in keiner ungünstigen Luftposition befinden, die unerhörte Beweglichkeit und die zähe Kampfkraft der deutschen Luftwaffe eine Überlegenheit erkämpfte, welche die Vorteile der später in Erscheinung tretenden Entfernungen wieder restlos ausgleicht. Die trotz aller Schwierigkeiten reibungslos arbeitende Boden- und Nachschuborganisation, der Einsatz von Transportflugzeugen usw., ferner die schnelle Durchorganisation der besetzten Gebiete geben der deutschen Luftwaffe fast alle Vorteile der „inneren Linie" und gleichen die Nachteile fast aus. Auf der anderen Seite war es Churchill nicht möglich, das Stalin gegebene Versprechen auf fliegerische Unterstützung zu halten. Die britische Luftwaffenführung entsandte wohl aus Prestigegründen einige Verbände über Murmansk an die nördlichste Front, die aber bald ausfielen, da eine geregelte Nachschuborganisation nicht durchgeführt werden konnte. Ganz im Süden über den Persischen Golf gelang es zwar ebenfalls, einige Staffeln an die Front zu bringen, ein fühlbarer Einfluß auf die Kampfhandlungen wurde aber auch hier nicht erreicht.

Der Nachschub bereitete gleiche Schwierigkeiten, da er entweder über Tausende von Kilometern über Afrika oder über das Rote Meer aus den USA dirigiert werden mußte. Churchill hat Stalin mit seinen Flugzeuglieferungen jetzt auf das Frühjahr vertröstet, aber Stalin wird wohl ewig auf die Spitfire- oder Hurricane-Staffeln warten, denn die brauchen in der Tat die Engländer in Libyen und in Ostasien dringender.

Denn wie liegen die Dinge? Die Briten konnten damals bekanntlich nicht in dem versprochenen Ausmaße liefern, weil sie vor und während des Ostfeldzuges umfangreiche Vorbereitungen für die Offensive in Libyen trafen, für die stärkere Luftwaffenverbände bereitgestellt werden mußten. Die Einweisung von Besatzungen, der Bau von Flugplätzen, die Sicherstellung des Ersatzes und die Organisation des Nachschubs dieser wiederum auf der „äußeren Linie" einzusetzenden Fliegereinheiten machten zweifellos große Schwierigkeiten, die trotz der fast einjährigen Dauer der Vorbereitungen keineswegs zur Zufriedenheit beseitigt werden konnten. Denn hier in Libyen erlebten wir nun wieder ein klares Beispiel für die Vorteile der auf der „inneren Linie" kämpfenden deutsch-italienischen Luftwaffenverbände.

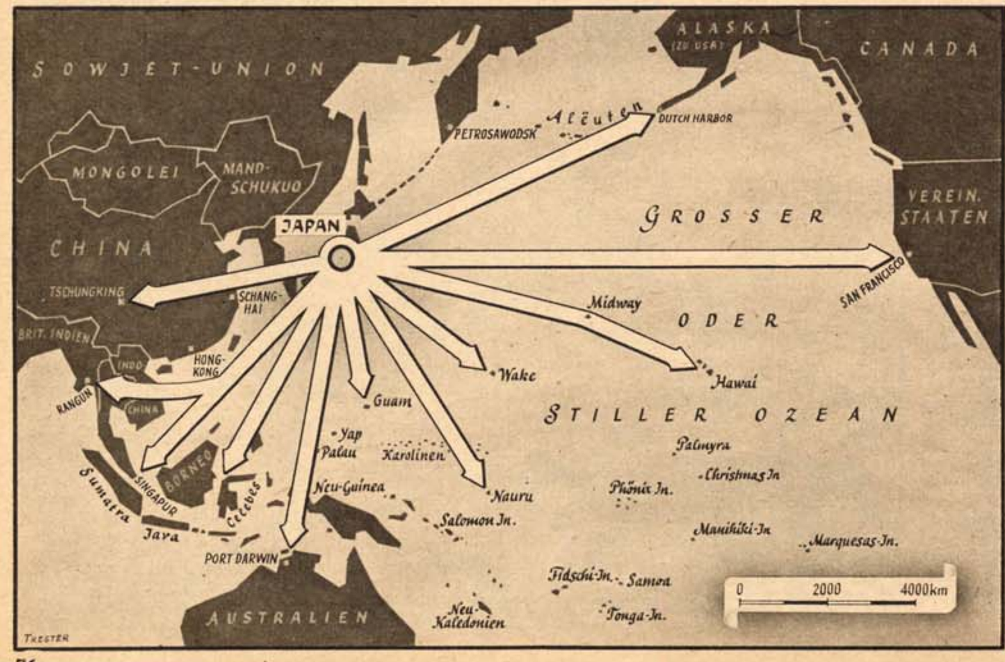
Ohne große Schwierigkeiten konnten zunächst deutsche Einheiten in kurzer Zeit die in Afrika kämpfenden Verbände verstärken. Durch die Schwächung Maltas infolge der sich steigernden Angriffe gelang es, ohne große Verluste die Truppen des Generalobersten Rommel aufzufüllen. Und nach der erfolgreichen Unterstützung des Absetzens des Afrikakorps vom Feind konnten und können die neuen Operationen mit frischen Kräften entscheidend beeinflußt werden.

Wie entwickelte sich nun die Lage beim Gegner? Es ist kein Geheimnis, daß die Vorbereitung der Libyenoffensive zu einer Vernachlässigung der britischen und amerikanischen Luftbasen in Ostasien führte. Seit einem Jahr hatte die britische und amerikanische Luftrüstungsindustrie für den Kampf in Nordafrika gearbeitet, und als jetzt der Krieg im Pazifik ausbrach, waren die Luftstreitkräfte in Hongkong, auf der Malayahalbinsel, in Singapur, in Burma usw. zu schwach, um gegen die ebenfalls auf der „inneren Linie" kämpfenden Japaner erfolgreichen Widerstand zu leisten. Die Japaner errangen bekanntlich dank des kürzeren Weges und dank der Möglichkeit, die Schwerpunkte ihrer Angriffe in kürzester Frist je nach Lage zu verlegen, die absolute Luftherrschaft. Die britischen Verbände wurden ebenso wie die amerikanischen Staffeln auf Hawai und den Philippinen, ebenso wie die Einheiten der australischen und niederländisch-indischen Luftwaffe geschlagen und so stark dezimiert, daß sie keine erfolgversprechenden Gegenaktionen mehr unternehmen konnten und in absehbarer Zeit auch nicht können.

Und wie steht es mit Ersatz und mit Verstärkungen? Hier tritt wieder die ungünstige Luftposition der Briten und nun auch der Amerikaner deutlich zutage. Weder Churchill noch Roosevelt können jetzt Hilfe schicken. Churchill kann nicht, weil er weder von Großbritannien, aus der Atlantikschlacht, weder aus Libyen noch aus Indien Kräfte abziehen kann, abgesehen davon auch keinen sicheren Weg weiß, wie er größere Verbände nach dem Pazifik transportieren soll. Roosevelt steht vor fast den gleichen Schwierigkeiten. Er muß seine Westküste schützen, muß die ihm noch verbliebenen Luftbasen sichern und muß mit seinen „Clippers" den weiten pazifischen Raum aufklären. Selbst wenn er genügende, vielleicht gar den Japanern an Zahl und Qualität ebenbürtige Flugzeugstaffeln zur Verfügung hätte, müßte er nicht nur über die notwendigen Flugplätze und Flugbasen oder Flugzeugträger verfügen, sondern vor allem erst die Seeherrschaft erringen, um Flugzeuge sicher an die Kampfplätze zu transportieren. Inzwischen hat aber Japan seine Luftposition weiter verstärkt. Die Luftwaffe des Tenno besitzt jetzt fast alle wichtigen und ausschlaggebenden Luftbasen des Pazifik, hat Betriebsstoff und eine gesicherte und geschützte Nachschuborganisation, hat also alle Vorteile auf ihrer Seite, die sie in die überaus günstige Lage versetzen, den Schwerpunkt der Kämpfe je nach Bedarf zu verlagern und somit ihre Verbände überall schnell und rechtzeitig dort einzusetzen, wo es die Operationen erfordern.

Australien richtete Hilferuf auf Hilferuf nach Lieferung von Flugzeugen und Freigabe der australischen Flieger. Churchill hat den Australiern diese Hilfe versprochen, hat aber wohlweislich nicht gesagt, wann und wie er sein Versprechen erfüllen wird. Wie er über diese Hilfe denkt, hat er selbst in einer Ende Januar 1942 gehaltenen Rede ausgesprochen, als er sagte: „Der einschränkende Faktor liegt nicht bei den Truppen und nicht einmal beim Kriegsmaterial. Zum einschränkenden Faktor ist vielmehr der Transport geworden."

England und Amerika haben versucht, einige Verbände ihrer Luftwaffe eiligst in den Brennpunkt des Kampfes im Pazifik zu werfen. Sie waren zu schwach, um auch nur eine geringe Entlastung herbeiführen zu können. Die Luftstreitkräfte der Achsenmächte werden dank ihrer günstigen Luftposition, dank der Vorteile also, fast überall auf der „inneren Linie" kämpfen zu können, dafür Sorge tragen, daß auch in Zukunft die Hilfsaktionen sich nur in engen Grenzen halten können und daß damit ihre Luftüberlegenheit unangetastet bleibt.



Auch Japans Luftwaffe kämpft auf der „inneren Linie"

Vom Mutterlande aus kann die japanische Kriegführung ihre Marine- und Heeresfliegerverbände je nach den Planungen der Operationen schnellstens an die Kampfplätze heranführen und vor allem auf geschützten Routen den Nachschub sicherstellen, während, wie die Ereignisse zeigen, Großbritannien und die USA nicht in der Lage sind, ihre noch intakten Luftstützpunkte so zu verstärken, daß sie Japans Luftwaffe erfolgreich Widerstand leisten können

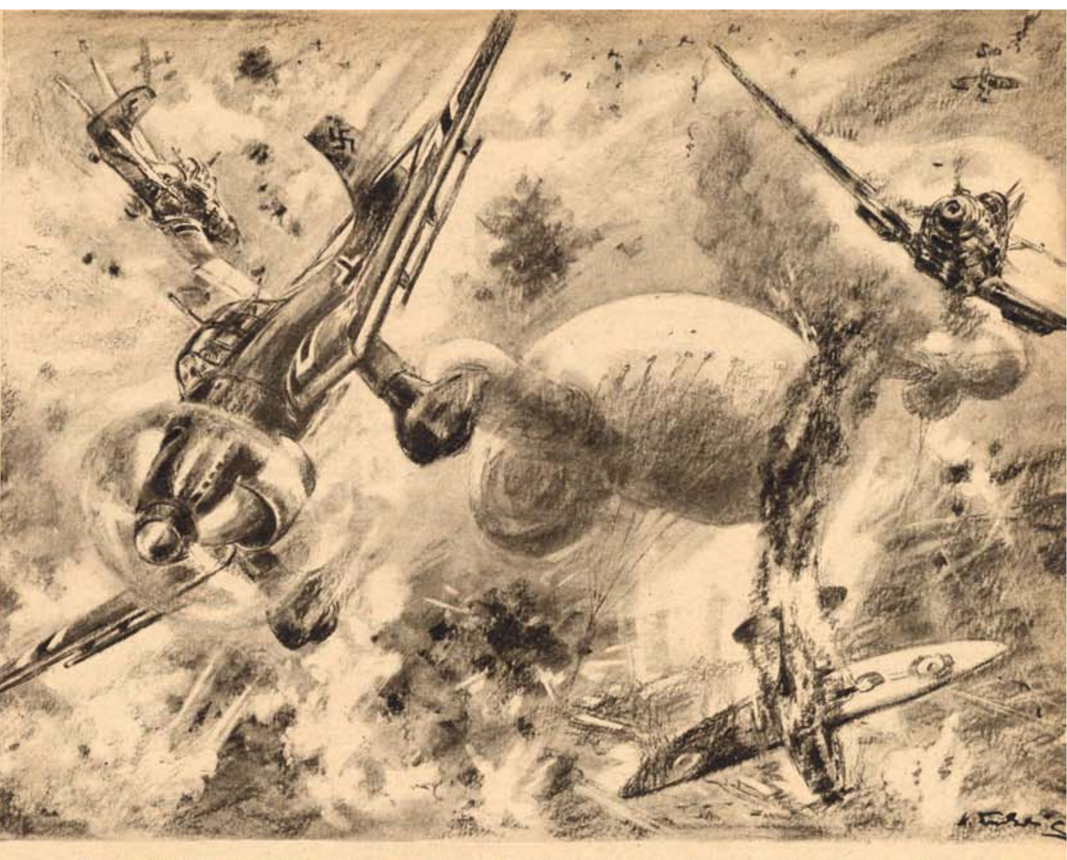
Kartenzeichnungen Trester

250 000 Kilo Bomben

Nach dem 400. Feindflug eines Staffelkapitäns in einem Sturzkampfgeschwader

von

Kriegsberichter Werner Thaler



„. . . Es war wie ein Weltuntergang, es regnete im wahrsten Sinne des Wortes brennende Maschinen vom Himmel. Der Chef hatte so eine besondere Art, den Sperrballonen auszuweichen . . .“ (Zeichnungen Max Ludwig)

PK Wir stürzen! Wir tauchen durch die gleißend weiße Wolkendecke, die sich im Anflug wie eine endlose Ebene unter uns breitet. Dunstfetzen wischen vorbei, und der Sturzwind gellt in immer schrillerem Diskant in Flächen und Leitwerk. Die Welt, senkrecht unter uns, wächst auf uns zu. Ameisenhaftes Gewimmel auf Straßen, spielzeughafte Kolonnen, Geschützstellungen, Sibirische Divisionen, die Stalin in die wankende Front vor Moskau warf . . . Unsere spitze Motorschnauze bohrt sich in diese winterliche Reliefkarte. Rechts von uns scheint die Maschine des Staffelkapitäns still in der Luft zu hängen. Der Oberleutnant hat seinen Kopf leicht nach vorn, zielend ans Visier gelegt. Sein Fliegerschütze sitzt Rücken an Rücken mit ihm. Deutlich erkenne ich sein schmales unbewegtes Gesicht, seine Hand mag auf der FT-Taste ruhen . . .

Da ist schon seine Stimme: „An alle! Achtung Flak!... Feindliche Jäger von links! Von links feindliche Jäger!“ Durch unsere „Ida“ geht ein Zittern wie ein Faustschlag. Treffer? Es waren aber nur die Bomben, wir ausklinkten. Im Abfangen stürzen die Sinne sekundenlang in einen dunklen Abgrund . . . eine Hand umkrampft instinktiv den MG-Griff. Wenig später hängt der Haufen im Abwehrkreis über dem Ziel, aus dem sich schwere, schwarze Wolken wälzen. Ratas furchen dazwischen, und irgendwie muß man immer an einen Weihnachtsbaum denken, wenn man aus den MGs die netten blaugelben Flämmchen züngeln sieht. „Schiaß! Schiaß!“ brüllt mein Huber ins Mikrophon, aber da rasseln schon seine MGs, und sein wildes Gebirgslachen scheppert im Kopfhörer. Vor uns schwingt der Kapitän seine „Cäsar“ durch aufblühende Flakwolken.

Es sieht so ruhig, so selbstverständlich, so spielerisch aus. „Du, der Kapitän macht ja grad sein' vierhundertsten!“ meint Huber. Und ich sehe unsern Kapitän vor mir stehen, kurz vor diesem Start, mit seiner klaren metallischen Stimme den Einsatz befehlend. Kühl, sachlich, als gelte es, nur eine technische Aufgabe zu lösen, nur eine Rechenaufgabe, sonst nichts weiter. Und so stand er nun schon vierhundertmal. Das feine, intelligente Gesicht mit den dunklen Augen, aus denen schalkhafte Ironie leuchtet, trägt keinerlei Spuren von Kampfesmüdigkeit oder Nervenverschleiß. In der schmalen, hohen Gestalt könnte man eher einen hannoverschen Reiteroffizier vermuten, denn einen Stukaflieger aus München, den man vielleicht lieber als bulligen Draufgänger sehen möchte.

„Angriff! Angriff!“ kommt es von vorn. Die Flak spuckt aus allen Rohren herauf, und die Ratas flitzen umher. Aber der Kapitän stellt seine „Cäsar“ etwas auf die Fläche und stürzt dann nach unten weg. Die dunkelroten Bälle der leichten Flakartillerie tasten nach ihm. Seine „Schwere“ löst sich vom Rumpf und zieht in sanftem Bogen in eine aufgefahrene LKW-Kolonne. Aus der riesenhaft aufzuckenden Linie löst sich der Kondensring und zieht im trägen Ost ab. Ein seltsames Naturschauspiel . . .

Vierhundert, denkt der Bordschütze! Ein wildes, apokalyptisches Filmband des Krieges, alle Schlachtfelder Europas wandern im Aufzucken dieser 250 000-Kilogramm-Bomben, die der Chef schon gegen den Feind schleppte, vorüber. Schiffe wurden vernichtet, Bunker aus Stahl und Beton zerplatzten wie Zunder, Panzer zerknackten wie Käfer, in Feldstellungen, auf Straßen getroffene Feinde und Material in unübersehbaren Massen . . . 250 000 Kilogramm Bomben! Und wenn hier bestimmte Bilder aus diesem Filmband aufleuchten, weil sie sich unauslöschlich in das Gedächtnis eingruben, so ist das eigentlich gar nicht allein das Schicksal des Oberleutnants und Staffelkapitäns als ein schlichtes Epos der Stukafliegerei überhaupt: Es ist das nur Schicksal eines Marschierers unter den vielen aus diesem „Stoßtrupp der Luft!“ Damals, als er noch schlicht das „stud. jur.“ vor seinem Namen trug, wo heute das Oberleutnant und Staffelkapitän steht, ahnte noch niemand etwas von 250 000 Kilo Bomben.

Auch damals nach Polen noch nicht. Und wie unendlich fern liegen doch die landsknechtfrohen Tage Polens mit ihren allerersten Einsätzen und Tiefangriffen bei Kutno, in der Tucheler Heide, bei Radom . . . Herrgott, wo ist das braune dicke Bier, die köstliche Limonade, wo sind die gigantischen Lagerfeuer, die weithin über die Bzura glusterten, und wo sind die feisten Gänse, die zu Dutzenden in die Pfannen purzelten, wo sind die Karpfenteiche, die Zentnerträchtigen, vor denen selbst Lukull in die Knie gesunken wäre . . .? Da wurde auch Modlin geknackt, Stukas hämmerten zum erstenmal in die Gehirne und Schädel der Welt ihren jungen Ruhm. „. . . und dann hingen wir zum erstenmal mit unserer 87 über einer Großstadt. Stukas über Warschau!“ Krepierende Gaskessel in himmelhohen Stichflammen, Industriewerke und Weltstadtbahnhöfe zerbarsten! Das war moderner Krieg mit modernsten Mitteln gegen modernste Ziele! Noch ahnten selbst die phantastischsten Gemüter nichts von 300, 400 Feindeinsätzen. Und damals wurde jenes neue Husarentum des modernen Krieges begründet: die Stukafliegerei!

„Auf FT schalten, da ist was los!“ tönt tief und ruhig der Baß meines Flugzeugführers. Ja, es war etwas los. Allerhand sogar. Ratas in weißgrau getigertem Tarnanstrich kamen von unten, stellten sich auf den Schwanz, feuerten und kippten wieder ab. Wie eigentlich so ein Leuchtspurgeschoß fliegt? Und überall hängen die feinen Seidenbänder im Sonnenglast.

Vom polnischen Blitzschlag zogen die Stukamänner mit ihrem jungen Ruhm nach Westen. Koblenz, Westwallzeit! Drüben hockten die Poilus in den Kellern ihrer Maginotlinie und ahnten nur vage etwas von Stukas. Die Tommies wuschen imaginäre Wäsche und träumten nur von der „Siegfriedlinie“ und noch gar nichts von Dünkirchen, allwo ihnen der Kapitän so manches Kilo auf den Kopf fallen lassen sollte . . . Aus den Federn des Rheinhotels kletterten die Stukamänner in ihre 87, und der tragische Totentanz Frankreichs hub an. Und dann bekommen die Augen des Kapitäns denselben freudigen Glanz wie die Augen aller Soldaten, wenn sie von „ihrem Frankreichfeldzug“ erzählen. Es leuchten viele, fast altvertraute Bilder heraus, aber die ersten schweren und verlustreichen Einsätze, bei denen aber die Nerven nur härter und die Seele langsam in die schmale Straße der Unerbittlichkeit gedrängt wurde und der unerschütterliche Optimismus dort einzumünden beginnt, wo man ihn schon Fatalismus nennt . . . Und immer saß der Kapitän Rücken an Rücken mit ein und demselben Funker. Es ist gar nicht lange her, da drückten wir dem schmalen blassen Oberfeldwebel die Hand und auch dem Kapitän, dem er sein Schicksal und sein Kriegerleben über zwei Jahre anvertraut hatte, dreihundertfünfzigmal! Wir hätten ganz gern eine Flasche Schampus darauf getrunken, aber wir lagen auf einem Platz dicht vor Moskau, und die gnädigen Keller Frankreichs sind weit . . . Gemeinsam knackten sie die ersten Bunker der Maginotlinie, erzwangen den Maasübergang mit, zerschlugen riesige Panzerbereitstellungen bei Sedan. Dann kam jene berühmte Rechtsschwenkung, an die Tore Calais' pochte der Kapitän mit seinen Bomben und „ließ“ einen Zerstörer vor Boulogne „ab“. Und dann — Safety first Tommy — Dünkirchen!

In den milchigen glasigen Kanaldunst kleckslen die massierten englischen Flakbatterien tausenfältig ihre schwarzen Wölkchen. Es war wie getüpfelter Tüll. Aber durch diese Hölle der Luft stürzten die Stukas und verwandelten den Boden Dünkirchens zu jener Hölle, die ewig in der englischen Kriegsgeschichte brennen wird. Der Oberleutnant hatte einen dicken Pott im Visier, in Trauben hingen die Tommies außenbords. Der Pott schlug zuckende Haken, aber der „schwere Brocken" saß im Mittschiff, und als die gen Himmel steigenden Trümmer sich gesenkt hatten, stand nur noch ein Ölfleck. Der Kapitän war bei diesem Geschäft etwas vom Hafen abgekommen, hing wie bestellt und nicht abgeholt mitten überm Kanal, die Kreideküste leuchete — Hurricanes nahmen schon Fährte auf und hingen sich an die einsame 87.



Im Tiefflug tauchte der Oberleutnant weg, sprang über die Dünen von Dünkirchen — mitten in eine wildfeuernde Vierlingsflakstellung hinein. Aber aus dem Regen wurde diesmal noch keine Traufe. Zwar schien da und dort die Sonne durch Rumpf und Flächen, aber die gute Jolanthe verträgt schon was ... Oder jener Morgen des 6. Juli: Wie schwer lila Samt lag die Nacht noch über der Bretagne. Aus der schwarzen Erde, die wie ein grundloser Schlund unter den anmarschierenden Stukas lag, irrlichterten mit einem einzigen Schlag die Mündungsfeuer der Artillerieschlacht gegen die Weygandlinie herauf, die bald einer Kraterlandschaft glich. So ging es gegen den Somme-Aisne-Kanal, gegen den Chemin des Dames, Laon, und in die Feldstellungen, in denen sich die Franzosen mit letzter Kraft verkrampften, wuchteten die Bomben des Kapitäns hinein. Unter dem Heulen der Sirenen erlosch der letzte Widerstand in panischer Angst. Und eines Abends, nach dem wirren Wirbel des Tages von fünf, sechs schweren Einsätzen fand sich ein Häuflein „Stukateure" in der Kathedrale von Amiens ein. Ein Staffelkapitän spielte Orgel. Still saßen die Stukamänner in den alten Kirchstühlen und ließen die Préludes von Liszt in ihren Sinnen dröhnen, und noch mit dieser urgewaltigen mächtigen Melodie in den Ohren hing der Kapitän am nächsten Morgen in hoffnungslosem QBI über dem regennassen Frankreich. Der Haufen war gleich nach dem Start zersprengt und hatte sich im Nebel verloren. Der sichere Instinkt des alten Blindfliegers ließ den Oberleutnant die Brücke an der Seine finden, warf den völlig verblüfften Franzosen seine Bomben in die Flakstellungen und verschwand wieder im Nebel.

Damit war er wieder mutterseelenallein mit seinem Funker, wie in einem kleinen, grauverhängten Zimmer. Er kletterte auf 3000, 4000 Meter. Der Dreck wurde eher dicker. Also wieder hinunter. Aber aus der unerbittlichen zähen Watte tauchten nur schwarze Tannen heraus wie gespenstische Grabkreuze. Wieder hoch! Und so ging das, auf und nieder, und nur noch für zehn Minuten Sprit! Diesen Zustand völliger Hilflosigkeit gegen die Elemente kennen nur Flieger. Auch kennen nur sie die Gedanken, die da wie Würmer durchs Gehirn schleichen. Noch einmal versucht der Kapitän durchzustoßen. Da taucht ein Bahndamm aus dem Nebel, ein zerschossener Bahnhof, ein Turm mit einem Ortsnamen, der verdammt bekannt erscheint — und nun erhebt sich die Frage, hochziehen und aussteigen oder mit dem letzten Tropfen Sprit irgendwo glücklich bergende Erde erreichen? — Da riß ein einziges einsames Wolkenloch auf: deutsche Maschinen standen da auf einer Wiese. Runter! — Es war der Absprunghafen! Das gesamte Geschwader war umgekehrt, nur der Kapitän hatte das Ziel gefunden und beworfen ... Der Oberleutnant behauptet, nie mehr ein so ausgiebiges kaltes Schwitzbad genommen zu haben ...

Frankreich wurde zum paradiesischen Gastland. Und der Sprung von der unberührten Normandie, vom herrlichen Calvados, das nie den Brandgeruch des Krieges schmeckte, nach Gosport und Portsmouth: das war vom Himmel ins Fegefeuer! Manchem, der damals mit dabei war, mag da noch j[illegible]es lähmende Gefühl aufsteigen, das vom Magen hochkriecht und dann in allen Gliedern sitzt, wenn er an diese Flüge denkt. Trotzdem erzählte der Kapitän jene denkwürdige Geschichte vom Gänseessen mit leisem Lächeln; jenes Gänsegastmahl, dem ganz unverhofft ein Angriff auf den Flughafen Gosport voranging. Wie ein Sturzbach rauschte das gesamte Geschwader auf Hallen, Kasernen, Rollfeldern und Montagehallen der Anlage. Im Augenblick des Abfangens stürzten sich die Spitfires und Hurricanes auf den deutschen Verband, dazwischen der eigene Jagdschutz. Die Flakartillerie schoß wie wild, und allerorts hingen die bleichen Würste der Sperrballone, und jeder schoß aus allen verfügbaren Rohren.

„Es war wie ein Weltuntergang", erzählte der Bordfunker, „es regnete im wahrsten Sinne des Wortes brennende Maschinen vom Himmel, die Luft war erfüllt von fetzenden Leuchtspurgeschossen, von berstenden Flakgranaten. Und da hatte der Chef so eine besondere Art, den Sperrballonen auszuweichen — ich schoß und schoß, denn es tat wohl, und es war viel besser, wenn man möglichst wenig sah von dem ganzen Rummel. Aber als plötzlich keine zehn Meter neben uns eine Spitfire in bester Schußposition in sauberem Verbandsflug mitten in unserm Verein hing, da glaubte ich auch, das ist das Ende! Schießen konnten wir nicht mehr, wir waren leer ... Aber es geschah nichts! Auch der Engländer hatte sich verschossen. In den deutschen Verband hatte er sich nur gehängt, um gegen die wütend kreisenden Messerschmitts gedeckt zu sein, die ihm so nichts anhaben konnten, ohne die eigenen Maschinen zu gefährden. Über der Insel Wight tauchte er im Abschwung weg ... Und dann kam jenes sagenhafte Gänseessen. Die kleine dicke Patronne trug so manches Gedeck fort. Unbenutzt. Die Tränen rannen ihr nur so über die Backen. In ehrlicher Trauer. Aber es gab Sekt, viel Sekt. Und wenn auch so mancher Platz leer war, keiner sprach davon. Auch nichts darüber, daß es viel zu viel Gänse geworden waren...



Weiter zog der Kapitän seinen Argonautenzug rund um Europa. Das Mosaik der vierhundert Feindeinsätze wuchs zum kriegerischen Gemälde, und im Flugbuch sammelten sich die Namen von wundersamem Klang. Wer hätte damals in der seligen Pennälerzeit daran gedacht, daß dort noch einmal Stukabomben prasseln sollten: Patras! Piräus! Athen! Sparta! Aspra Spizia! Korinth! Argos! Nauplion! Bis hinunter zum großen Duell der deutschen Stukas gegen die englische Mittelmeerflotte bei Kreta. Nachdem den Fallschirmjägern und Luftlandetruppen als „fliegende schwerste Artillerie" das Glacis für die Landung geschaffen worden war, brach das Sturzkampfgeschwader wie ein Schicksalsschlag über die verzweifelt fliehenden britische Flotte herein. Im irrsinnigsten Flakfeuer lud der Kapitän hier seine Bomben auf die verzweifelt fliehenden Pötte. Von der stolzen „Gloucester" zeugte nur noch ein riesenhafter Ölfleck, darinnen Tommies schwammen. Neun Pötte soffen ab ... Von diesem Schlag haben sich die Herren dort nie wieder erholt.

Über all diesen Feldzügen schwang doch unbestimmbar der Zug von Menschlichkeit. Unter der versöhnenden Seele des deutschen Soldaten zerschmolzen alsbald Haß, Elend und Grauen des Krieges in jene noch unausgesprochene Idee des gemeinsamen Loses um den Bestand Europas. Aber dieser Feldzug, der nun begann, war totaler Krieg, in der letzten Konsequenz! Der tierische Krieg! Bialystok und Grodno waren Fanal. Dann rollte der deutsche Vormarsch. Voran die Stukas. Der Stoßtrupp der Luft. In Klumpen geballte Panzerbereitstellungen wurden zerschlagen, vollgepferchte Stallungen und Anmarschstraßen, Bunker, Brücken — in acht, neun Einsätzen an einem Tage. Es wurde regelrecht geschuftet vom ersten Schein des anbrechenden Tages bis in die Dunkelheit. Drei, vier Stunden Schlaf.

Es war ein Schmelztiegel. Der rasende Anmarsch und Durchbruch der deutschen Truppen erstickte schier im zähen Brei dieses Menschenarsenals und des zu Unmassen getürmten Materials der Sowjets. Aber mit der Unwiderstehlichkeit eines Rammbocks zogen die Stukas unbeirrbar ihren Weg nach Leningrad, und den alten „Stukateurs" erschien der erste große Hochangriff klassischen Stils auf Kronstadt wie eine Erlösung nach all diesen Einsätzen der Vernichtungsschlachten ... Teufel und Hölle waren los, über der bolschewistischen Metropole. Unten lagen die riesenhaften Schlachtpötte. Oben geiferte die Flakartillerie, der Luftraum schien völlig ausgefüllt von krepierenden Granaten. Vor den Augen des abkippenden Kapitäns, der gerade zum Sturz auf die „Oktoberrevolution" ansetzte, riß ein Volltreffer dem Gruppenkommandeur eine Tragfläche weg. Mit seinen Bomben schlug der alte Stukakämpfer neben der Panzerwand des Schlachtschiffes ins Wasser. Einen Tag später hing der Kapitän mit seiner Staffel wieder unbeirrt über der flakspeienden Stadt ... Sechsmal noch, siebenmal! Der Haufen schmolz immer mehr. Unmerklich! Den[illegible]s war ein tierischer Krieg! Der Winter kroch wie [illegible]n Mollusk ins Land ... Und der Kapitän flog. Er flog so, als sei das all nur ein Rechenexempel.

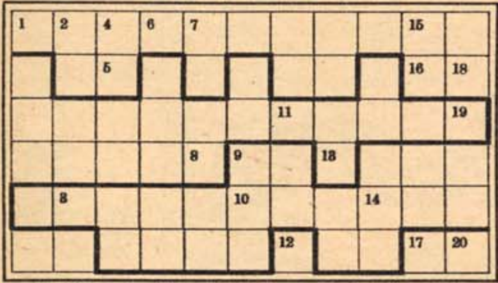
Wie war das doch mit den Panzern, oben am Moskwakanal, seine Männer schüttelten sich vor Lachen, als ihr Kapitän nach dem Einsatz seiner Kette erzählte, er habe auf dem Eis des Kanals „abgelassen — so ganz lässig". Man brauchte den Banditen nur ein paar Bomben in die Nähe zu setzen, dann machte es „Blubb", eine kleine Fontäne, ein paar Blasen und dann ein schwarzes Loch! Aber so liebten seine Männer ihn, ihren Chef, ihren Staffelkapiän von der Siebenten. Er machte so gar kein Aufsehen von den Dingen, auch nicht von sich.

Das läßt alles leicht erscheinen. Als sie gestern unsern Leutnant herunterholten, unsern Amor, winzig klein und blond, mit so strahlenden Kinderaugen, samt seinem Funker, dem baumlangen Holsteiner, dem Revierförster. Am Abend vorher hatte er noch köstliches Jägerlatein verzapft ... Die Maschine zerplatzte in der Luft ... Der Kapitän hat nicht viel gesprochen, am Abend bei dem Appell; so wenig nur, wie vor den Einsätzen ... Aber es war mehr als nur ein Kriegergebet ... und heute hingen wir wieder i[illegible]r Luft, tauchten aus dem strahlenden, flirrenden Sommerblau, durch die Wolken, und da war Winter, tiefster Winter. Flocken trieben waagrecht an der Kabine vorbei. Vor uns zog der Kapitän ... heimwärts von seinem vierhundertsten.



Kopfzerbrechen zum Zeitvertreib

Kreuzspruchrätsel



In die Felder der Figur sind derart Buchstaben einzusetzen, daß sich in den senkrechten Reihen Wörter der angegebenen Bedeutung ergeben, die sich teilweise überschneiden und am Ende einer Senkrechten zum Anfang der nächstfolgenden hinübergehen. Bei richtiger Lösung ergeben die Buchstaben auf dem fetten Linienzug, der im Zickzack von links oben nach rechts unten läuft, einen Spruch an einem alten Trinkbecher.

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1—2 reflektierende Fläche, 2—3 großblütige Zwiebelpflanze, 3—5 altes Längenmaß, 4—6 deutscher Dichter aus dem 18. Jahrhundert, 6—7 Wirtshaus, 7—8 Gestein, 8—10 gradliniger Waldweg, 9—11 der Älteste der Familie, 11—12 Papiermaß, 12—13 Fußbekleidung, 13—14 äußerer Teil des Auges, 14—16 Metallbüchse, 15—17 militärischer Auftrag, 17—19 Theaterplatz, 18—20 Schmuckstein. 53322

Silbenband

a — al — an — bi — de — fi — i — ka — kus — le li — ma — o — pfif — rer — ri — rie — saf — the — um



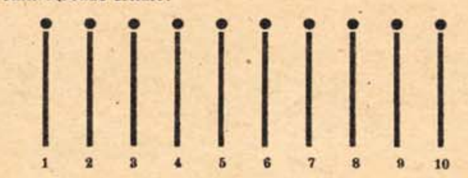
Die Buchstaben sind derart in die Felder der Figur einzusetzen, daß man von oben nach unten Wörter erhält, von denen je zwei die Mittellinie (im stark umrahmten Feld) gemeinsam haben.

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1—2 Leder, 3—4 Schlaukopf, 5—6 Vorbild, 7—8 deutscher Bildhauer, 9—10 juristischer Begriff, 11—12 chemischer Grundstoff, 13—14 wissenschaftliche Lehre, 15—16 Bewohner Neuseelands.

Bei richtiger Lösung nennen die Mittelfelder, von links nach rechts gelesen, eine Tondichtung von Beethoven. 54193

Streichholzaufgabe

Zehn Streichhölzer sollen fünf Kreuze bilden und zwar so, daß ein Streichholz immer zwei Streichhölzer überspringt und auf das darauf folgende als Kreuz gelegt wird, z. B. Streichholz Nr. 5 kann Streichholz Nr. 6 und 7 überspringen und sich auf 8 als Kreuz legen oder kann rückwärts Nr. 4 und 3 überspringen und sich auf Streichholz Nr. 2 als Kreuz legen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß ein Kreuz selbstverständlich als zwei Streichhölzer gilt, denn wenn jetzt Nr. 1 das Kreuz, das auf Nr. 2 gebildet wurde, überspringt, muß man es auf Nr. 3 legen und nicht etwa auf Nr. 4. In welcher Reihenfolge müssen die 10 Streichhölzer gelegt werden, daß man unter den genannten Bedingungen fünf Kreuze erhält?



Kopfwechselrätsel

Arosa — Fuge — Terz — Horn — Sichel — Pegel — Teich — Alm — Base — Gran — Lehne — Aller — Eber — Eiger

Bei jedem der vorstehenden Wörter ist der erste Buchstabe durch einen anderen zu ersetzen, so daß man Wörter anderer Bedeutung erhält. Die neuen Buchstaben nennen, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, eine motorisierte Kampfeinheit. 54368

Schüttelrätsel

Herrscht Wort im Land, sieht's traurig aus,
Geschüttelt wird ein Maler draus. 54389

Auflösungen aus Heft 4

Kreuzworträtsel: a) 1 Donau, 5 Rhein, 9 Armee, 10 Lepra, 12 Diele, 14 Ren, 15 Emmer, 17 Stiel, 20 Ate, 23 Taste, 24 Tonne, 26 Anion, 27 Blitz, 28 Miete; — b) 1 Dill, 2 Ode, 3 Aare, 4 Uran, 5 Rede, 6 Heim, 7 Iller, 8 Neer, 11 Preis, 13 Emden, 16 Stahl, 17 Stab, 18 Etat, 19 Lenz, 20 Atom, 21 Toni, 22 Reue, 25 Not.

Silbenrätsel: Hoher Sinn liegt oft in kind'schem Spiel. — 1 Heraklit, 2 Osterluzei, 3 Holbein, 4 Epik, 5 Rechthaberei, 6 Skorpion, 7 Ingrid, 8 Nonius, 9 Nachtisch, 10 Lawine, 11 Individuum, 12 Enthusiasmus, 13 Galopp, 14 Tischlerei, 15 Osmose, 16 Feldwebel.

Wirksame Figuren: Weiß: Kg1, Dd8, Tf1, Le2, Sb5, Ba2, b2, c2, g2, h2 (10). Schwarz: Kf7, De6, Ta8, Lc8, Sf6, Ba7, b7, e5, e7, g6, h7 (11). Weiß gewinnt. — 1. Le2—c4+ De6×c4 (auf 1. ... Kf7—g7 führt 2. Dd8×e7+ Kg7—h6 3. Sb5—d6 mindestens zur Eroberung des schwarzen Springers. — 1. ... Lc8—e6 kostet nach 2. Lc4×e6+ Kf7×e6 3. Sb5—c7+ einen Turm) 2. Sb5—d6+, und der Schwarze verliert die Dame, weil er nach 2. ... e7×d6 durch 3. Tf1×f6+ Kf7—g7 4. De8—f8 mattgesetzt werden würde.

War der Rock teuer? Für die 5 von dem Gesellen zu wenig gearbeiteten Monate wurden ihm 150 Gulden abgezogen, also je Monat 30 Gulden. 30 Gulden waren somit der Lohn für einen Monat. Für 12 Monate betrug dann der Lohn 360 Gulden. Bei der Vereinbarung des Jahreslohns wurde demnach der Rock mit 360 Gulden weniger 250 = 110 Gulden bewertet.

Wabenrätsel: 1 Kanada, 2 Ottawa, 3 Oreade, 4 Odessa, 5 Staude, 6 Ramses, 7 Epirus.

Die kleine Adler-Fibel

Der erste „Fliegende Tank"

In der Junkers-Lehrschau zu Dessau kann man heute noch einen „Fliegenden Tank" oder „Fliegenden Panzer" bewundern. Es ist nämlich das erste gepanzerte Frontflugzeug der Welt, das vor rund 25 Jahren, am 28. Januar 1917, in die Geschichte der Fliegerei eintrat. Denn an diesem Tage startete es auf dem Flugplatz der Fliegerersatzabteilung in Döberitz. Die Maschine mit der Typenbezeichnung J 4 hatte eine Geschwindigkeit von 155 Kilometer in der Stunde. Sie wurde sofort als Erkundungs-, Infanterie- und Schlachtflugzeug in Serienfertigung hergestellt. Als 1916 in der erstarrten Front des Westens aus den Schützengräben fast unangreifbare Unterstände wurden, erwachte der Wunsch nach dem Besitz gepanzerter Flugzeuge. Man wollte in Tiefangriffen durch Abwurf von Handgranaten, kleinen Bomben und durch MG-Feuer den feindlichen Widerstand brechen. Professor Junkers entwickelte ein derartiges Frontflugzeug und verwandte das bis heute unübertroffene Duraluminium als Flugzeugbaustoff. Die J 4 entstand und bewährte sich. Die deutschen Weltkriegsflieger riefen mit dem „Fliegenden Tank" Überraschung, Bestürzung und Schrecken hervor. Nach dem Versailler Diktat mußte der Rest der ersten deutschen Panzerflugzeuge ausgeliefert werden. Aber dieser erste „Fliegende Tank" blieb uns erhalten als Erinnerung an den Vorläufer der Schlachtflugzeuge. Bd.

Luftduell mit einem Flugmodell

Vor einiger Zeit erzielte das Segelflugmodell des Hitlerjungen Hans Zischer die ausgezeichnete Flugzeit von 57 Minuten und 13 Sekunden. Dieser Flug war besonders deshalb interessant, weil das Modell nach 12 Minuten Flugdauer in einer Höhe von ungefähr 700 Metern, als es im thermischen Aufwind segelte, von einem Hühnerhabicht mit großer Wucht angegriffen wurde.

Kurz vor dem Modell bremste der Habicht plötzlich ab und stand fast still. Das geräuschlose Gleiten des unbekannten Eindringlings mußte ihm einen ungeheuren Respekt eingeflößt haben. Er hatte die Schwingen gespreizt und durch die Bremswirkung eine Änderung der Luftbewegung verursacht, so daß sich das Flugmodell aufbäumte. Das faßte der Habicht anscheinend als Kampfansage auf und stürzte sich auf den linken Flügel des Modells, dem er mit Flügeln und Schnabel heftig zusetzte. Die Bespannung wurde dabei aber nur leicht aufgerissen, weil das Flugmodell sofort nachgab. Infolge der Erschütterung geriet das kleine Flugzeug in eine starke Linkskurve und setzte — zum Sturz an. Entsetzt hielt sich der Hühnerhabicht in zehn Meter Entfernung von seinem „Gegner", dessen ganzes Gebaren ihm offensichtlich äußerst seltsam vorkam.

Als nun das Modell in seinem ruhigen Flug nicht weiter gestört wurde, nahm es seine normale Lage wieder ein. Immer noch voller Mißtrauen, näherte sich der Habicht dem Modell. Endlich aber flog er davon, enttäuscht darüber, daß keine weiteren „Feindseligkeiten" erfolgten. Dieser „Luftkampf", der etwa acht Minuten dauerte, wurde, im Fernglas gut erkennbar, in jeder Phase beobachtet. Das Modell setzte nach dem ungewöhnlichen Zusammenstoß seinen Flug fort und schwebte noch über eine halbe Stunde in der Luft, wobei es bisweilen eine Höhe von 1000 Metern erreichte. Ba.

Was ist das ?



Das nächste Heft bringt die Aufklärung



Nein, es handelte sich bei dem letzten Bild weder um Spielgeld, Kekse oder gar Tellerminen, wie einige ganz Schlaue herausgefunden haben wollten. Nun, da wir das ganze Bild veröffentlichen, weiß jeder Bescheid, daß hier auf einem Feldflugplatz verschneite Benzinfässer auf ihren Abtransport warten

Feuerwehr mit Fallschirm und Radioapparat

Der Fallschirm ist bisher immer nur im engsten Gefolge von Fliegern und Flugzeugen aufgetreten. Daß auch die Feuerwehr ein Auge auf ihn geworfen hat, ist zumindest neu. Es handelt sich allerdings auch um keine gewöhnliche Feuerwehr, sondern um eine amerikanische. Ausnahmsweise beruht die Verbindung Fallschirm und Feuerwehr auch auf keinem Reklametrick, sondern sie hat sehr ernste Hintergründe. In den großen Waldgebieten Nordamerikas, besonders in den ausgedehnten Cheoan Nationalforsten in Washington, brechen gelegentlich Waldbrände aus, die verheerenden Umfang annehmen, nicht nur weil sie zu spät entdeckt werden, sondern weil es auch unmöglich ist, an den Brandherd heranzukommen. Neuerdings werden daher die Feuerwehrmänner einfach im Flugzeug herangeflogen und mit dem Fallschirm abgesetzt. Löschgerät wird an einfachen Materialschirmen nachgeworfen. Die verwendeten Fallschirme haben eine ziemlich niedrige Sinkgeschwindigkeit und können, wenn auch in sehr beschränktem Maße, gesteuert werden. Die Feuerwehrleute führen ein Radiogerät mit sich, das mit allem Zubehör nicht größer als eine gewöhnliche Frühstücksdose ist und trotzdem etwa hundertfünfzig Kilometer Reichweite hat. Sie stehen dadurch dauernd mit dem Flugzeug in Verbindung. Der Einsatz dieser friedlichen Fallschirmjäger soll sich durchaus bewährt haben. G. M.

Unser Büchertisch

„Flieger, Ritter, Helden." Von Benno Wundshammer. C. Bertelsmann-Verlag.

Der Kriegsberichter Wundshammer steht seit den ersten Septembertagen 1939 in vorderster Front. Sowohl seine Aufnahmen als auch seine Wortberichte haben wegen ihrer unmittelbaren Lebendigkeit stets begeisterte Leser gefunden. Dieses Buch, das mit einer Reihe sehr guter PK-Bilder ausgestattet ist, führt an die Brennpunkte des Luftkrieges, läßt uns an wechselvollen Feindflügen und heißen Luftkämpfen teilnehmen und erzählt vor allem in überzeugender Weise von der großen Kameradschaft, die alle Kämpfer für das Großdeutsche Reich verbindet. In der Fülle des Schrifttums über den Krieg ein Buch, auf das wir besonders gern hinweisen. Georg Böse



„Versprich mir, Liebling, daß du immer recht vorsichtig bist. Vergiß nicht, dich im Flugzeug anzuschnallen, und nimm lieber einen Fallschirm mehr mit!“



Denkste!

Der 1. Tag

GESCHILDERT VON

Hellmut Maemer

„Wohin gucken Sie denn andauernd?“ — „Ich? Ich warte auf eine Transport-Ju, die uns die Koffer fortschafft — wir von der Luftwaffe haben wohl ein Anrecht darauf!“



„Knorke Sache, Herr Feldwebel, wa?! Hat mir meine kleine Frau mitgegeben!“



Unten: „. . . und wer jetzt eine zackige Ehrenbezeugung hinlegt, darf nachmittags auf das Rollfeld und sich mal ein Flugzeug ganz in der Nähe ansehen!“



Die erste Rollfeld-Bekanntschaft: Vorübungen zu einer glatten Bauchlandung

Der ADLER erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschließl. 3 bzw. 5 Rpf Postgebühren, hierzu 4 Rpf Zustellgebühren. Hauptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Dahlem. Preisliste 11. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71. — Fernverkehr 15 57 61.

. . . und jetzt schicken Sie den ADLER gleich an die Front